



# SAUTEL, *bien plus qu'un boulevard*

**Projet de requalification urbaine du boulevard Sautel à La Rochelle - Démarche de concertation**

**ATELIER PARTICIPATIF # 2 : Analyse des scénarios d'aménagement du boulevard Sautel - COMPTE-RENDU**

**qui s'est déroulé le 20 juin 2019 à la Maison du Portugal à La Rochelle (entre 18h30 et 20h30)**

L'atelier participatif #2 sur le projet d'aménagement du boulevard Sautel a rassemblé **70 participants**

Introduit par MM. Jean-Philippe PLEZ, Adjoint au Maire de la Ville de La Rochelle en charge de l'urbanisme, et Antoine GRAU, Vice-Président de la CDA en charge du projet de réaménagement du boulevard Sautel, la séance a été séquencée en plusieurs temps :

1. Rappel des étapes de la concertation
2. Présentation des enjeux et des premières orientations sur les mobilités et l'aménagement de l'espace public
3. Présentation des travaux d'urgence envisagés
4. Un travail par table :
  - Pour analyser les 4 scénarios sur la base d'une grille d'analyse
  - Pour imaginer les liaisons entre le boulevard et le reste de la Ville
5. Une synthèse des propositions formulées

Les présentations et les contributions formulées à cette occasion sont présentées dans ce compte-rendu.

Il s'agira lors de la prochaine rencontre, après l'été, de restituer le résultat de la concertation.

1

## Rappel des étapes de la concertation et présentation des premières orientations

- 1.1. Les étapes de la concertation
- 1.2. Les invariants du projet
- 1.3. Les premières orientations
- 1.4. Les travaux d'urgence

## 1.1. Rappel des étapes de la concertation

Par Maxime LESTIEN, de l'agence Palabreo

Une concertation imaginée en plusieurs moments :

- 18 décembre 2018 : lancement de la concertation (diagnostic en marchant)
- 30 & 31 janvier 2019 : une enquête dans la rue pour alimenter le diagnostic
- 8 février 2019 : présentation et partage du diagnostic (diagnostic collectif)
- 12 avril 2019 : atelier #01 sur les formes urbaines, l'espace public et la programmation

### => 20 juin 2019 : atelier participatif # 02 sur les mobilités et l'espace public

- a suivre, sept.- nov. 2019 : réunion de restitution

Cet atelier a aussi été l'occasion de présenter les premières réponses aux attentes exprimées en ce qui concerne la question de la sécurité. La Ville de La Rochelle a ainsi pu partager les actions réalisées et projetées sur ce sujet important :

- déjà réalisés aux abords des traversées piétons et du boulevard ; jalonnement réseau cyclable
- envisagés pour l'éclairage, l'espace vert central, la signalétique, l'installation d'un radar pédagogique et les conditions de chantier et occupation du domaine public.

## 1.2. Les grandes orientations du projet

Par Eva SAMUEL, du cabinet SAROAM

Aujourd'hui, le boulevard Sautel :

- possède un terre-plein central et un éclairage qui coupent en deux l'espace du boulevard ;
- a des trottoirs trop étroits qui empêchent la valorisation de l'horizontalité et la jonction avec les rez-de-chaussée.

Pour le projet, il s'agit de prendre en compte les qualités globales de l'espace comme celles des usages :

- en recherchant le sentiment d'être accueilli dans l'espace ;
- en accordant de l'importance de la lisibilité des espaces pour voir loin.

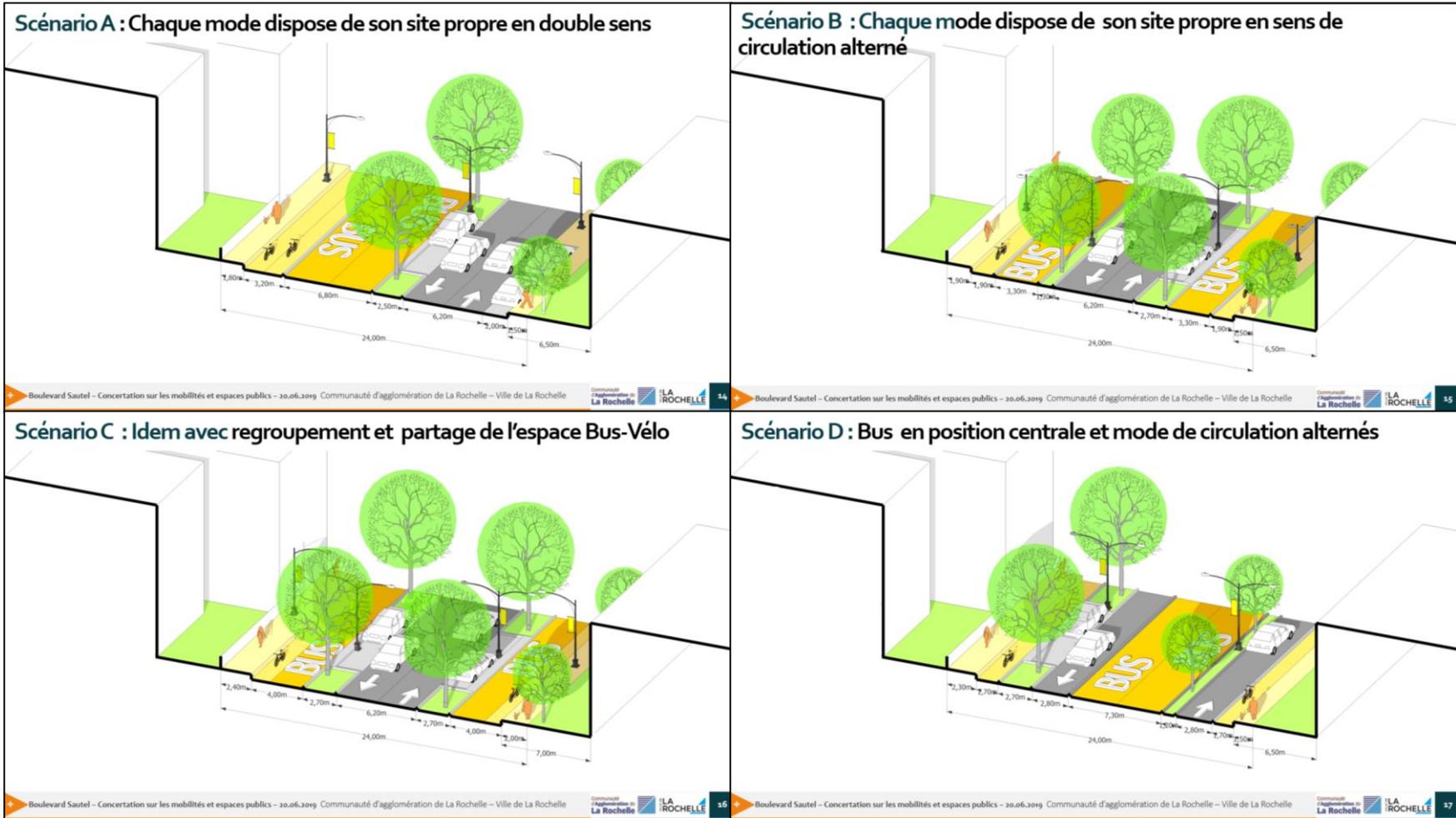
Les invariants du projet soumis au débat sont :

- Une présence végétale avec un alignement d'arbre a minima
- Un axe cyclable sécurisé pour le « vélo-taf »
- Un bus en site propre
- Une diminution de la place de la voiture
- Un espace plus confortable et sécurisé pour les piétons-vélos
- Un retrait de 5m des futures constructions pour élargir le boulevard à terme (sur un des côtés, la rive sud)

# 1.3. Les premières orientations sur les mobilités et les espaces publics

Par Eva SAMUEL, du cabinet SAROAM

Quatre scénarios d'aménagement ont été imaginé par la CdA et le cabinet SAROAM pour approfondir la réflexion :



## 1.4. Les travaux d'urgence

Par Sébastien CODET, Directeur service voirie La Rochelle

### Les travaux d'urgence réalisés **Aux abords des traversées piétonnes :**

- Marquage au sol (résine avec effet miroir) en amont des passages piétons
- Suppression du stationnement voiture en amont sur 5 ml et remplacé par des potelets ou des arceaux vélos
- Réduction de la présence végétale (densité et hauteur)
- Flashes

### **Aux abords du Boulevard :**

- Des contrôles routiers réguliers
- Renforcement de la lisibilité et de la continuité du cheminement cyclable située au Nord du Boulevard



### Les travaux d'urgence envisagés à court et moyen terme

#### Eclairage public

- Intervention pour remplacer les lampes par des LED au niveau des passages piétons et carrefours à feu .

#### Espace vert central:

- Suppression totale de la végétation sur 30 à 50 m de part et d'autre du PP.

#### Radar pédagogique un dans chaque sens

- Informer l'utilisateur sur sa vitesse (sans indiquer les vitesses hautes).

#### Panneau « Contrôle radar fréquent » X2

- Informer et sensibiliser au risque de contrôle. Objectifs : diminuer la vitesse par « la peur du gendarme »

#### Conditions de chantier et occupation du domaine public

- Renforcer à la fois les préconisations et les contrôles / limiter les emprises au strict nécessaire.

#### Plateau piéton

- Passage surélevé au niveau de passages piétons et/ou carrefours à feux. Option non retenue

#### Expérimentation Bus

- Expérimentation des voies bus Option non retenue

2

## L'atelier en bref

2.1. La méthode d'animation

2.2. La synthèse de l'atelier

## 2.1. La méthode d'animation

Une fois la présentation réalisée, les participants ont travaillé par table, sur les deux missions qui leur étaient confiées :

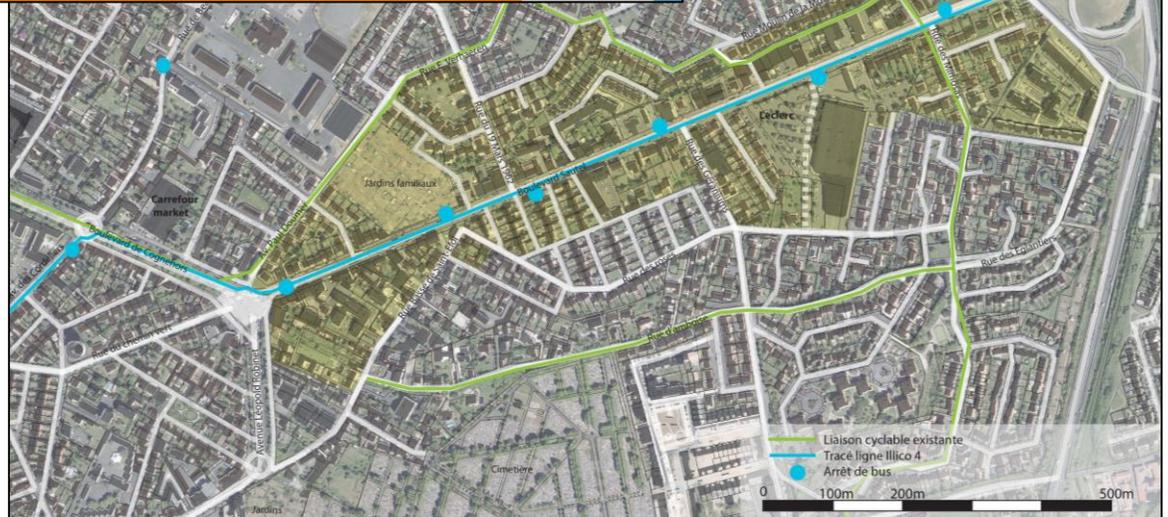
- analyser les scénarios à l'aide d'une grille fournie (ci-contre)
- imaginer les liaisons piétonnes et cycles entre le boulevard et le reste de la ville, ainsi que la position des arrêts de bus le long du boulevard, à l'aide d'un plan dézoomé (ci-contre)

Grille d'analyse du scénario A

Vous avez 15 min pour analyser ce scénario au regard des critères proposés

Numéro de table

	Atouts	Limites	Recommandations	Vos demandes de précisions	● satisfaisant ● Pluôt satisfaisant ● Peu satisfaisant
Pour les piétons (travails, circulations, traversées, visibilité...)					
Pour les cyclistes (pistes cyclables, stationnements, ...)					
Pour les automobilistes (stationnement, circulation, limitation de la vitesse...)					
Pour les usagers des transports en commun (des entrées, les sites propres, la circulation, ...)					
L'ambiance, la spatialité (origine, éclairage, ressenti général...)					
Le partage général de l'espace entre les différents modes (répartition et place de chacun dans le scénario)					



## 2.2 La synthèse de l'atelier – La grille d'analyse des scénarios

### ● Pour les piétons :

Sujet central de l'atelier, les cheminements piétons et leur sécurisation étaient au cœur des préoccupations. La sécurisation de la traversée du boulevard a concentré le plus de remarques. La dissociation des voies de circulation voiture/bus apparaît plus satisfaisante en réduisant le risque lors de la traversée. L'aménagement de passages surélevés, souterrains ou aériens, et la mise en place de feux tricolores sont proposés.

La largeur des trottoirs est également un atout non négligeable avec une préférence pour les scénarios disposant d'une largeur plus confortable. Inquiétude sur la cohabitation entre vélos et trottinettes.

### ● Pour les cyclistes :

La praticité est l'aspect le plus abordé, avec la possibilité de doubler un autre cycliste, (pas possible avec des voies uniques bordées d'un muret).

La sécurité des cyclistes est l'autre aspect important. La double voies cyclables séparées de la chaussée par un muret est l'option la plus sécurisante. L'éloignement avec la voiture est plébiscité. La traversée du boulevard quand on veut changer de sens est plusieurs fois repris : dangereux de traverser des voies à double sens. Une proposition de réutiliser la piste cyclable existante. Une question sur le devenir des vélos Yélo.

### ● Pour les automobilistes :

Le stationnement est l'aspect le plus commenté, avec une préférence pour les scénarios qui en contiennent le plus (de chaque côté). Certains souhaitent réserver les stationnements aux commerces, d'autres aux riverains. L'accès aux commerces est repris plusieurs fois.

Sur le trafic automobile, une inquiétude sur le report généré par la réduction du nombre de voies et la circulation des véhicules d'urgence. Une proposition d'installer une barrière de séparation entre les voies de circulation pour les scénarios A, B et C.

### ● Pour les usagers des transports en commun :

Une nette préférence pour les scénarios disposant de voies de circulation de bus dissociées notamment pour la sécurité des piétons qui devront traverser ces voies.

L'autre point récurrent est la praticité du positionnement des arrêts des bus et leur accessibilité aux piétons depuis le trottoir. Les participants privilégient les scénarios dans lesquels l'arrêt de bus permet la mise en sécurité des usagers et s'inquiètent de certains scénarios ne prévoyant pas assez d'espace pour accueillir un arrêt.

Les participants s'inquiète aussi du partage de la voie avec les cyclistes dans le scénario C.

### ● Concernant l'ambiance et la spatialité :

Les participants se sont saisis de ce paramètre malgré sa complexité et ont apprécié l'ambiance et la spatialité en fonction de plusieurs critères : la symétrie globale de l'aménagement (un boulevard symétrique est plus agréable), la centralité des nuisances notamment sonores pour les éloigner des trottoirs et des façades (une préférence pour les double voies centrale de circulation voiture), la quantité d'arbres (certains préférant ne pas trop en avoir, l'option à 2 rangées d'arbres semblant emporter le plus d'adhésion).

Certains participants proposent de prévoir des espaces de jeux pour enfants dans l'aménagement du boulevard.

### ● Concernant le partage général de l'espace entre les différents modes :

Ce sujet a été moins traité par les participants. Les scénarios A et D concentrant de ce point de vue quelques remarques négatives. Les participants les qualifiant de « bancal » ou « d'inéquitable ».

## 2.3. Les contributions des participants – Les scénarios

### Scénario A

### Scénario B

### Scénario C

### Scénario D

- **Pour les piétons :**

Les trois quarts des participants ce scénario comme problématique pour les piétons du fait de la largeur réduite des trottoirs et de la dangerosité de la traversée des doubles voies bus et voitures.

L'accès direct au stationnement voiture est néanmoins un atout pour certains participants.

- **Pour les cyclistes :**

Les participants apprécient globalement cette piste cycliste à double sens plus pratique, notamment pour doubler, et plus sécurisante.

- **Pour les automobilistes :**

La possibilité de se garer des deux côtés des voies est un atout certain de ce scénario, qui affiche un nombre suffisant de stationnements.

Les participants sont malgré tout mitigés et s'inquiètent de la difficulté de la manœuvre pour se stationner. Ils proposent une barrière entre les voies de voitures.

- **Pour les usagers des transports en commun :**

Globalement favorables, pointent un problème de sécurisation des traversées de la piste cyclable d'un côté et des voies voiture de l'autre.

- **Concernant l'ambiance et la spatialité :**

Les participants, globalement favorables, sont néanmoins critiquent sur le déséquilibre de la voirie et des nuisances associées, ainsi que sur les implantations d'arbres.

- **Concernant le partage général de l'espace :**

Les participants se montrent globalement très défavorable à un partage de l'espace inégale, trop compartimenté (même si une table apprécie la sécurisation que cela induit).



## 2.3. Les contributions des participants – Les scénarios

Scénario A

**Scénario B**

Scénario C

Scénario D

- **Pour les piétons :**

Les participants sont plutôt favorables à ce scénario et recommandent de sécuriser les traversées piétonnes.

- **Pour les cyclistes :**

Les participants apprécient globalement cette piste cyclable à sens unique même s'ils regrettent la dangerosité de la traversée pour changer de sens ou de ne pouvoir doubler facilement à cause du petit muret.

- **Pour les automobilistes :**

Les participants sont globalement défavorables à ce scénario du fait d'un nombre limité de stationnements affichés. Ils recommandent de prévoir des places pour les riverains et pour accéder aux commerces.

Ils proposent également l'installation d'une barrière entre les voies de circulation voiture.

- **Pour les usagers des transports en commun :**

Les participants apprécient globalement ce scénario notamment pour la sécurité des arrêts de bus proches des trottoirs même si la traversée reste dangereuse pour les participants qui suggèrent un marquage au sol clair pour indiquer les voies de bus.

- **Concernant l'ambiance et la spatialité :**

Les participants sont favorables à ce scénario et apprécient la végétation et la symétrie globale de l'aménagement.

- **Concernant le partage général de l'espace :**

De même, les participants sont favorables au scénario dont le partage est équitable malgré une double voie voiture.



## 2.3. Les contributions des participants – Les scénarios

Scénario A

Scénario B

**Scénario C**

Scénario D

- **Pour les piétons :**

Les participants apprécient ce scénario pour la taille confortable des trottoirs même s'ils s'inquiètent toujours la sécurité de la traversée des 6 voies de circulation et de la cohabitation avec les vélos et trottinettes.

- **Pour les cyclistes :**

Les participants apprécient globalement la souplesse de cette solution qui permet aux cyclistes de se doubler même si le partage de la voie avec les bus interroge quant à la sécurité des usagers.

- **Pour les automobilistes :**

Les participants apprécient la possibilité de se garer des deux côtés du boulevard et proposent une barrière de séparation des voies de circulation voiture.

- **Pour les usagers des transports en commun :**

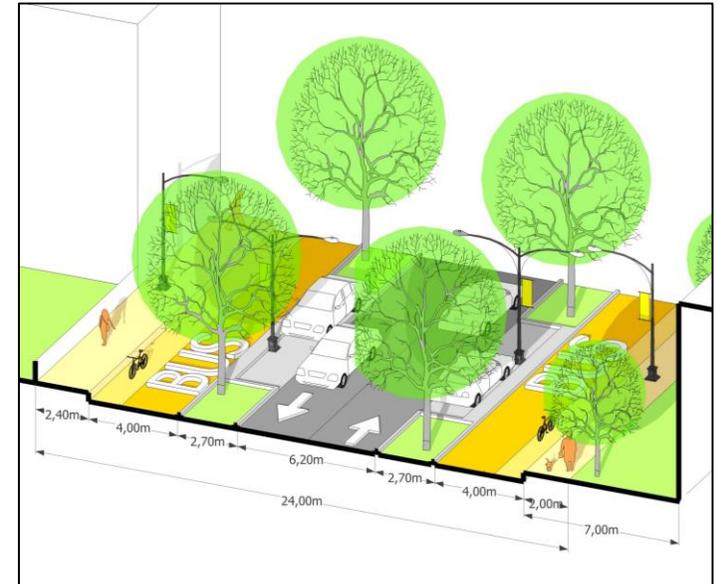
Les participants apprécient globalement cette solution qu'ils trouvent sécurisante même si la cohabitation avec les cyclistes reste problématique pour certains qui recommande de séparer les voies. D'autres s'interrogent sur la position des arrêts de bus.

- **Concernant l'ambiance et la spatialité :**

Les participants sont unanimes pour trouver ce scénario équilibré, avec une bonne répartition des nuisances et une végétation satisfaisante.

- **Concernant le partage général de l'espace :**

Les participants sont tous favorables à ce partage général de l'espace même si la cohabitation vélo/bus interroge.



## 2.3. Les contributions des participants – Les scénarios

Scénario A

Scénario B

Scénario C

**Scénario D**

- **Pour les piétons :**

Un scénario globalement satisfaisant pour les piétons, particulièrement confortable côté nord (ce qui est déséquilibré pour certains) et dont la traversée est plus sécurisante. Les participants recommandent d'aménager des passages surélevés, passerelles, souterrains.

- **Pour les cyclistes :**

Globalement favorables, les participants restent mitigés sur cette solution sécurisante, sauf dans le sens de la proximité avec les voitures, mais peu pratique pour doubler.

- **Pour les automobilistes :**

Assez peu favorables, les participants regrettent le manque de places de stationnement, voire l'absence de stationnement côté sud, et le risque de blocage d'une voie en cas de problème.

- **Pour les usagers des transports en commun :**

Partagés, les participants trouvent dangereux le fait de devoir traverser une voie de circulation voitures pour accéder aux bus et s'interroge sur la place des arrêts.

- **Concernant l'ambiance et la spatialité :**

Les participants, plutôt favorables, sont partagés sur la symétrie de ce scénario.

- **Concernant le partage général de l'espace :**

Également plutôt favorables, les participants sont un peu plus partagés sur les déséquilibres du stationnement notamment.



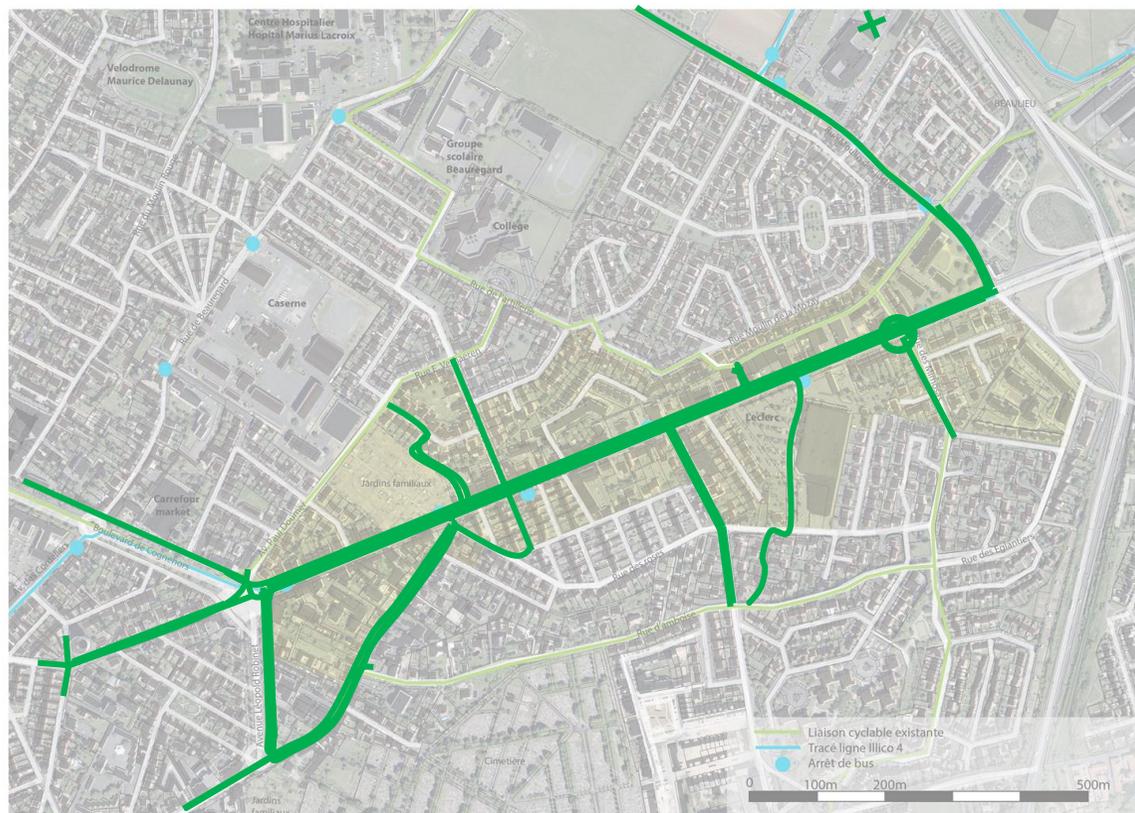
## 2.2. La synthèse de l'atelier – Les plans

### ◆ Liaisons cyclables

Toutes les tables ayant traité le plan A0 proposent de nouvelles liaisons cyclables. Pour certaines d'entre elles, il s'agit uniquement de confirmer celles existantes, ou de les renforcer avec un double sens plus marqué. Pour d'autres, il s'agit également de prolonger les pistes cyclables autour du boulevard.

Globalement ils relient la piste cyclable du Boulevard Sautel à de nouvelles pistes le long des rues et passages qui partent de ce Boulevard : l'avenue Léopold Robinet le plus souvent, mais aussi la rue Basse de Saint-Eloi, la rue des G éraniums ou par le chemin du Vinaigrier. Plusieurs tables poursuivent le trajet, en haut du boulevard Sautel, rue Moulin des Justices.

*Ci-contre le report de l'ensemble des tracés proposés par les différentes tables.*



## 2.2. La synthèse de l'atelier – Les plans

### ◆ Liaisons piétonnes

L'intégralité des tables s'accordent sur la nécessité de créer davantage de passages piétons. Pour la quasi-totalité d'entre elles, ces passages piétons doivent se trouver au niveau des arrêts de bus sur tout le long du boulevard mais également au niveau des intersections.

Une table propose d'améliorer la liaison piétonne du chemin du Vinaigrier, une autre celle du passage à côté du garage Renault.

### ◆ Arrêts de bus

En ce qui concerne les arrêts de bus, la plupart des tables décident de ne pas les bouger et de rendre leur accès plus aisé aux usagers. Ceci grâce à deux choses, l'augmentation des passages piétons à leurs abords, mais également en mettant parfois deux arrêts de bus allant dans deux sens différents au même niveau sur le boulevard afin de ne pas avoir à aller trop loin pour changer de sens.

Une table propose tout de même d'ajouter deux arrêts de bus au niveau des commerces tandis qu'une autre propose d'en rajouter un au niveau de la sortie du passage à côté du garage Renault.

### ◆ Autres

D'autres commentaires sont formulés sur la circulation des voitures. Une table propose de sécuriser certaines intersections importantes à l'aide de feux tricolores ou de ronds-points (croisement du boulevard Sautel et de la rue du 19 mars 1962, d'une part, et avec la rue des Géraniums, d'autre part). Ces participants proposent également de réduire le nombre de voies de circulation.

3

## Les contributions des participants

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

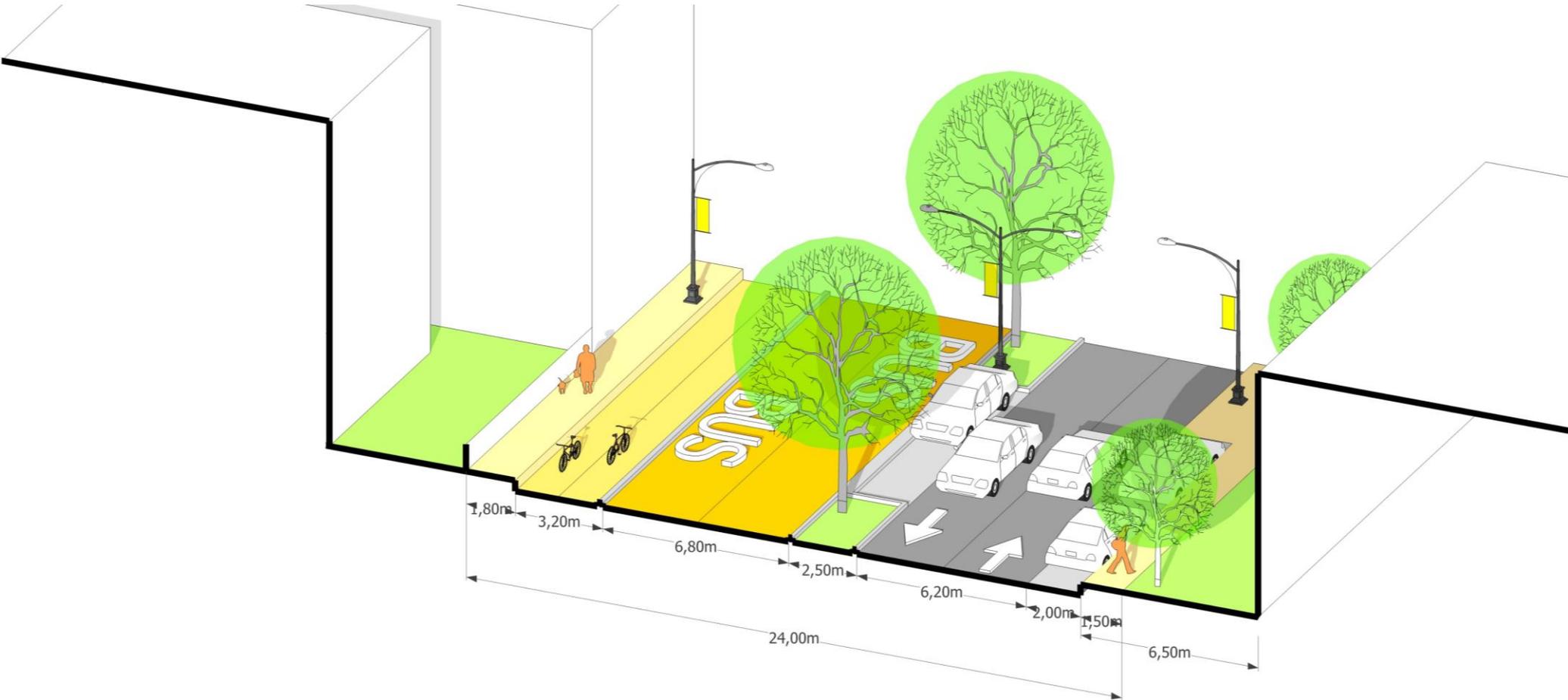
Scénario A

Scénario B

Scénario C

Scénario D

- Chaque mode dispose de son site propre en double sens



### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
<b>Pour les piétons</b>	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Une** table de participants trouve le scénario A satisfaisant pour les piétons, **deux** tables le trouvent plutôt satisfaisant, tandis que **sept** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Peu de tables trouvent des atouts pour les piétons dans ce scénario. Les participants qui en trouvent apprécient que les piétons soient protégés des voies, mais tout en restant proche des places de stationnement. Ils estiment par ailleurs qu'il y a beaucoup d'espace sur les trottoirs.

#### ◆ **Limites :**

La plupart des limites évoquées concernent la dangerosité pour les piétons, en particulier en ce qui concerne les traversées de la voirie.

#### ◆ **Recommandations :**

Deux recommandations principales sont formulées pour sécuriser la traversée des piétons. Les participants proposent par exemple d'installer des feux à chaque passage piéton ou encore de surélever ces endroits de traversée de la voirie.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	<b>Pour les cyclistes</b>	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant    ■ Plutôt satisfaisant    ■ Peu satisfaisant



**Deux** tables de participants trouvent le scénario A satisfaisant pour les cyclistes, **cinq** tables le trouvent plutôt satisfaisant et **trois** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Pour la moitié des tables, les pistes cyclables à double sens sont une bonne chose. Ils considèrent également que ce scénario est sécurisant pour les cyclistes.

#### ◆ **Limites :**

Plus de la moitié des tables trouvent que le fait de devoir traverser les voies pour changer de sens est un problème pour les cyclistes.

#### ◆ **Recommandations :**

Un peu moins de la moitié des tables proposent des recommandations pour les cyclistes par exemple d'utiliser la piste cyclable existante ou encore de faire respecter les feux tricolores.

A noter que certaines tables ne sont pas convaincues par la création de la piste cyclable à double sens.

#### ◆ **Demandes de précision :**

Certains participants souhaitent des précisions sur les vélos Yélo et leur prise en compte.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	<b>Pour les automobilistes</b>	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Trois** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **deux** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **cinq** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ Atouts :

La moitié des tables considèrent comme une bonne chose de pouvoir se stationner des deux côtés du boulevard.

#### ◆ Limites :

La moitié des tables voit des limites pour les automobilistes dans ce scénario. Ils s'inquiètent de présence de « voitures ventouses » sur les places de stationnement. Ils considèrent comme risqué la manœuvre pour se garer. Pour la plupart de ces tables, le report de charges de circulation est également un problème du fait de la réduction du nombre de voies automobiles.

#### ◆ Recommandations :

Plusieurs recommandations sont formulées par les participants. Ils proposent tout d'abord la création d'une barrière pour séparer les deux voies de circulation, sauf au niveau des passages piétons. Il est également proposé de garder des places de stationnement devant les commerces ou encore de mettre en place des limitations de durée de stationnement pour les places de parking.

#### ◆ Demandes de précision :

Plusieurs tables s'inquiètent de la circulation des véhicules d'urgences dans ce scénario et se demandent donc quelles peuvent être les solutions adaptées à leurs besoins. Certains se questionnent également sur le stationnement des riverains.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons				
Pour les cyclistes				
Pour les automobilistes				
	<b>Pour les usagers de transports en commun</b>		L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant    ■ Plutôt satisfaisant    ■ Peu satisfaisant



**Trois** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les usagers de transports en communs, **trois** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **cing** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Limites :**

Presque toutes les tables trouvent des limites pour les usagers des transports collectifs dans ce scénario. Ils relèvent quasiment tous le problème de la traversée (piste cyclable, ou voie automobile) pour aller rejoindre la voie de bus. Une table évoque également le risque que représente le croisement de deux bus avec la traversée de piétons distraits.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table recommande « une voie de bus partagée pour tourner à gauche ».

#### ◆ **Vos demandes de précision**

L'unique demande de précision pour ce scénario concerne le problème de traversée des piétons pour rejoindre leurs transports en commun.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	<b>L'ambiance, la spatialité</b> Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Deux** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant au niveau de l'ambiance et la spatialité, **quatre** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **quatre** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atout :**

Une table considère l'éclairage dans ce scénario comme positif.

#### ◆ **Limites :**

Plus de la moitié des tables trouvent des limites à ce scénario. La moitié d'entre eux, critique un déséquilibre de l'aménagement de la rue. La différence d'aménagement entre les deux rives de la voirie conduit selon à eux à un traitement inéquitable des riverains en termes de nuisances. Une table considère également que l'ombre des arbres ne profite qu'aux bus, tandis qu'une autre table considère qu'il manque une rangée d'arbres.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table demande de ne pas mettre de végétaux sur le terre-plein central, car cela nécessite trop d'entretien. Une table évoque la nécessité de prévoir des espaces de jeux pour les enfants.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	<b>Le partage général de l'espace</b>

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Une** table de participants trouve le scénario A satisfaisant au niveau du partage général de l'espace tandis que **huit** tables le trouvent peu satisfaisant.

#### ● **Atouts :**

Une table apprécie que chacun des espaces de ce scénario soit sécurisé.

#### ● **Limites :**

Plus de la moitié des tables trouvent des limites à ce scénario. Globalement, elles portent sur le fait que ce scénario leur semble trop confus, trop compartimenté et trop inégal en termes de répartition des nuisances.

#### ● **Recommandations :**

Une table trouve qu'il y a trop peu d'espace pour trop d'éléments à prendre en compte (cyclistes, piétons, automobilistes...).

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

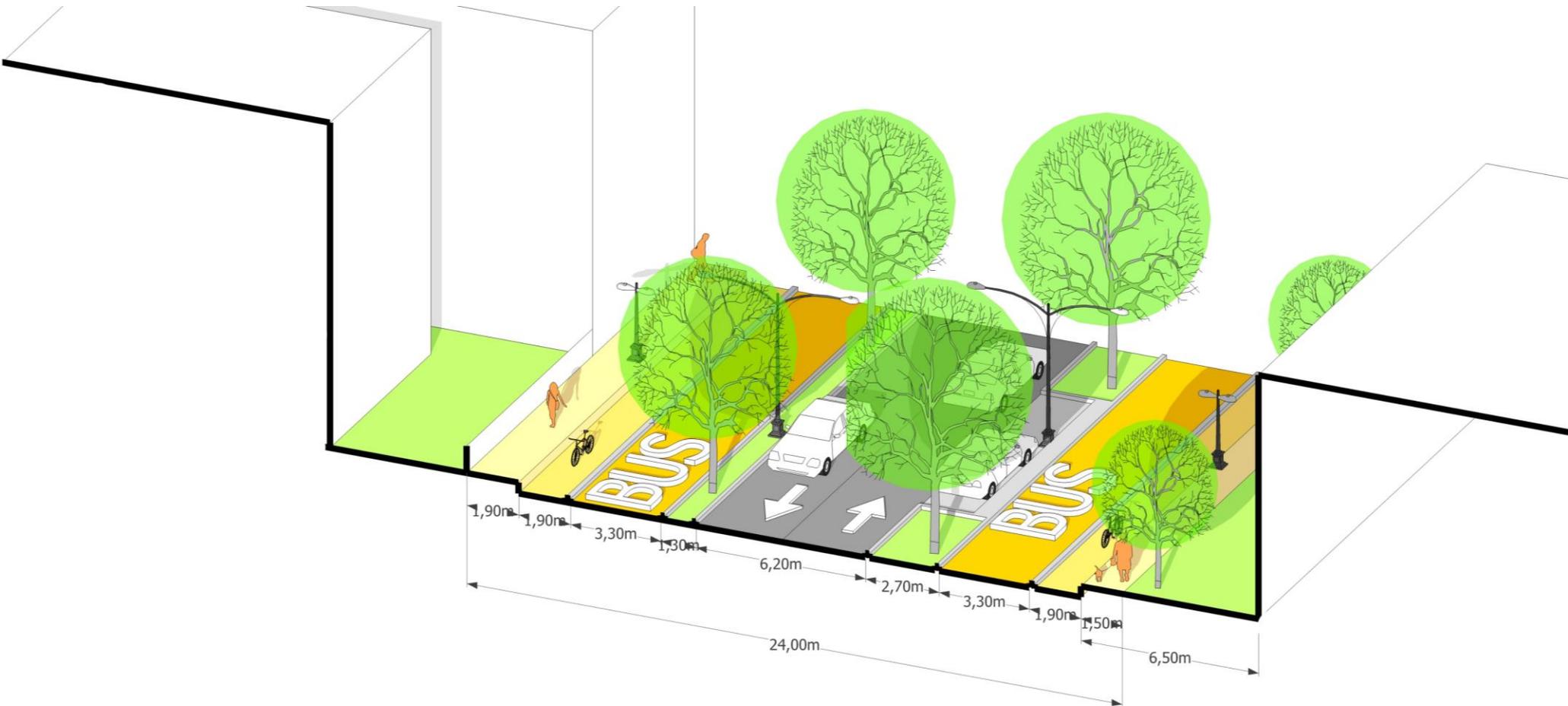
Scénario A

**Scénario B**

Scénario C

Scénario D

- Chaque mode dispose de son site propre en sens de circulation alternée



### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
<b>Pour les piétons</b>	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Quatre** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les piétons, **trois** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **trois** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ Atouts :

Plusieurs tables apprécient l'accessibilité des transports et la sécurisation des piétons dans ce scénario.

#### ◆ Limites :

La moitié des tables trouve des limites à ce scénario. La traversée piétonne est jugée dangereuse, notamment du fait de l'absence de terre-plein central entre les voies automobiles.

#### ◆ Recommandations :

Près de la moitié des tables formulent des recommandations portant sur la nécessité de sécuriser la traversée des piétons (feux rouges, passages sous-terrain ou passerelles...)

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	<b>Pour les cyclistes</b>	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Cinq** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les cyclistes, **trois** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **deux** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Quelques tables ont apprécié la largeur des pistes cyclables, la façon dont elles sont placées et trouvent les pistes sécurisantes.

#### ◆ **Limites :**

Certaines tables regrettent qu'on ne puisse pas doubler d'autres vélos à cause du rebord qui sépare la voie de bus de la piste cyclable. Ils trouvent également dangereux de devoir traverser le boulevard pour changer de sens à vélo.

#### ◆ **Recommandations :**

Plusieurs tables proposent de réutiliser la piste cyclable existante, ou encore de profiter du projet pour mieux raccorder les pistes cyclables.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons				
Pour les cyclistes				
<b>Pour les automobilistes</b>	Pour les usagers de transports en commun		L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant    ■ Plutôt satisfaisant    ■ Peu satisfaisant



**Deux** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **une** table le trouve plutôt satisfaisant tandis que **six** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Limites :**

Plus de la moitié des tables trouvent des limites pour les automobilistes dans ce scénario, toutes concernant le stationnements. Ils trouvent insuffisants les stationnements d'un seul côté du boulevard.

#### ◆ **Recommandations :**

Plus de la moitié des tables formulent des recommandations pour ce scénario. La plupart proposent des solutions relatives au stationnement, notamment l'ajout de places aux abords des commerces, ou encore la réservation des places pour les commerces. Certains participants souhaitent également la création de places pour les riverains. Enfin, une table propose qu'une barrière sépare les deux voies de circulation, sauf au niveau des passages piétons.

#### ◆ **Vos demandes de précision**

Une table s'inquiète de la circulation des véhicules d'urgences dans ce scénario et du flux de circulation important du fait de la réduction du nombre de voies.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons		<b>Pour les usagers de transports en commun</b>	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Sept** tables de participant trouvent le scénario B satisfaisant pour les usagers de transports en communs, tandis que **deux** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Une table apprécie l'accès aux arrêts de bus, considéré comme sécurisant.

#### ◆ **Limites :**

Certaines tables critiquent l'accès aux arrêts de bus pour lesquels la traversée des différentes voies est jugée dangereuse. Une table regrette que les lignes de bus soient dissociées.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table demande un marquage de la voie de bus pour en sécuriser l'accès.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	<b>Scénario B</b>	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons				
Pour les cyclistes				
Pour les automobilistes				
		Pour les usagers de transports en commun	<b>L'ambiance, la spatialité</b>	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Sept** tables de participant trouvent le scénario B satisfaisant au niveau de l'ambiance et la spatialité, tandis que **deux** le trouvent plutôt satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Un peu moins de la moitié des tables trouvent des atouts à l'ambiance et la spatialité de ce scénario. Les participants le trouvent symétrique et équilibré. Ils apprécient notamment la végétation qui permet de réduire les nuisances.

#### ◆ **Limites :**

Une table critique tout de même un trop-plein d'arbres et la nécessité de sécuriser davantage les flux piétons.

#### ◆ **Recommandation :**

Une table évoque la nécessité de prévoir des espaces de jeux pour les enfants.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	<b>Le partage général de l'espace</b>

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Six** tables de participant trouvent le scénario B satisfaisant, au niveau du partage général de l'espace tandis que **trois** trouvent plutôt satisfaisant.

#### ◆ Atouts :

Certaines tables trouvent le partage général de l'espace équitable.

#### ◆ Limites :

Pour certaines tables, le partage global de la voirie n'est pas agréable et peu sécurisant pour les piétons.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

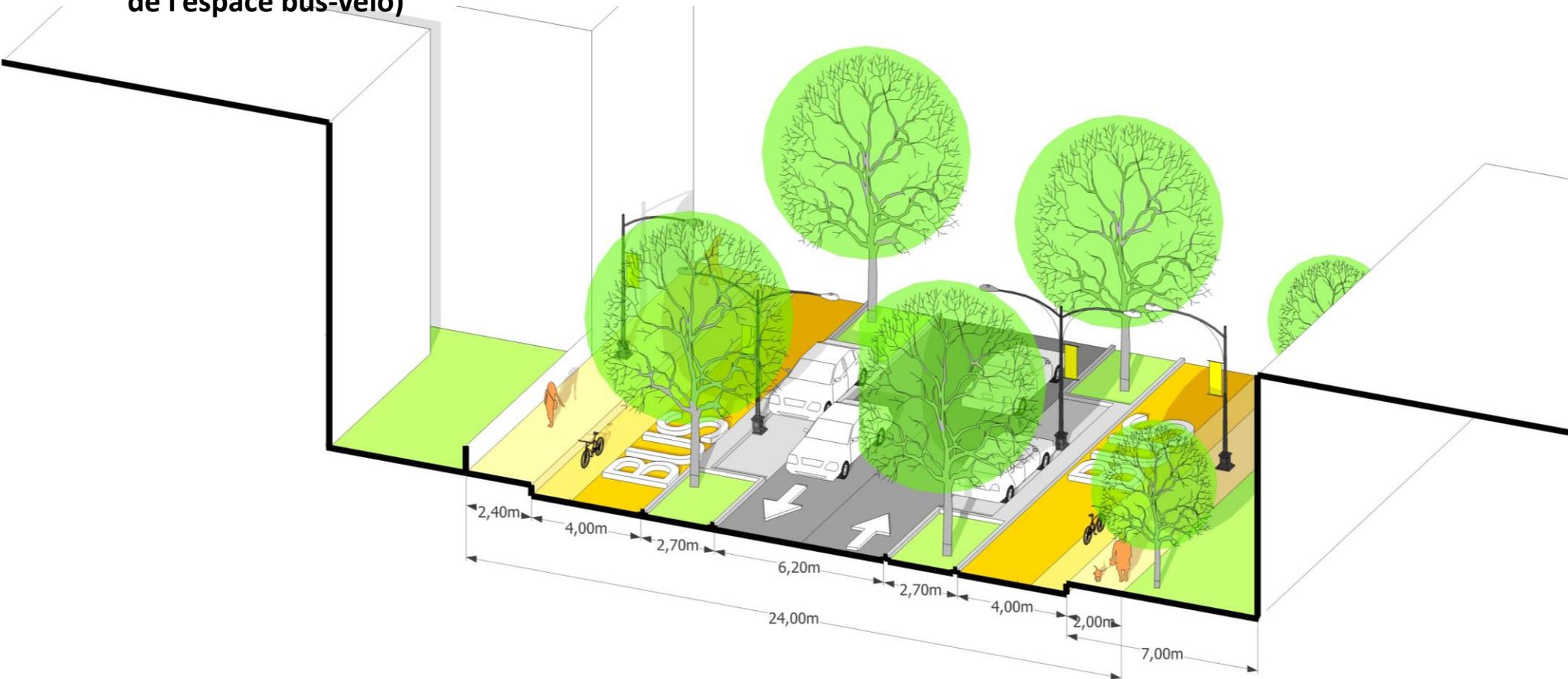
Scénario A

Scénario B

**Scénario C**

Scénario D

- Chaque mode dispose de son site propre en sens de circulation alternée (avec regroupement et partage de l'espace bus-vélo)



### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
<b>Pour les piétons</b>	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant

6

3

**Six** tables de participant trouvent le scénario B satisfaisant pour les piétons, tandis que **trois** le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Plus de la moitié des tables se sont exprimées sur les atouts. Principalement pour approuver la taille des trottoirs qu'ils jugent confortables.

#### ◆ **Limites :**

Plusieurs tables considèrent que la traversée des six voies est une source de dangerosité pour les piétons. L'une d'entre elles s'est également exprimée sur la complexité de la cohabitation entre cyclistes, trottinettes électriques et piétons.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table de participants recommande de surélever les traversées.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	<b>Pour les cyclistes</b>	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant

**Quatre** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les cyclistes, **trois** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **trois** le trouvent peu satisfaisant.

4

3

3

#### ◆ **Atouts :**

Un peu moins de la moitié des tables se sont exprimées sur les atouts pour les cyclistes. Les participants apprécient notamment la sécurisation des pistes cyclables et l'absence de séparation physique avec la piste de bus, qui permet de doubler un autre cycliste.

#### ◆ **Limites :**

Une table s'inquiète de la cohabitation entre trottinettes électriques, piétons et cyclistes. Tandis qu'une autre s'inquiète du fait de devoir traverser le boulevard pour changer de sens à vélo.

#### ◆ **Recommandations :**

Certaines tables recommandent d'utiliser la piste cyclable existante, tandis qu'une table souligne l'importance de la sécurisation du partage de la voirie entre les différents modes.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons				
Pour les cyclistes				
<b>Pour les automobilistes</b>	Pour les usagers de transports en commun		L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Six** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **une** table le trouve plutôt satisfaisant tandis qu'**une** autre le trouve peu satisfaisant.

#### ◆ Atouts :

La moitié des tables se sont exprimées sur les atouts pour apprécier notamment la présence de stationnements des deux côtés de la voie.

#### ◆ Limites :

Certains participants déplorent un manque de stationnement pour les riverains et les commerçants, tandis qu'une table trouve problématique le report de charge de circulation du fait de la réduction du nombre de voies de circulation.

#### ◆ Recommandations :

Une table propose la création d'une barrière de séparation des voies de circulation, sauf au niveau des passages piétons. Une autre propose de mettre en place des limitations de durée de stationnement pour les places de parking.

#### ◆ Demandes de précision :

Une table s'inquiète de la circulation des véhicules d'urgences dans ce scénario et du flux de circulation important du fait de la réduction du nombre de voies.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons				
Pour les cyclistes				
Pour les automobilistes				
		<b>Pour les usagers de transports en commun</b>	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Cinq** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **deux** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **deux** autres le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Certaines tables trouvent cette disposition sécurisante.

#### ◆ **Limites :**

Plusieurs tables s'opposent en revanche à ce partage de la voirie. Ils trouvent en effet trop dangereux de laisser les cyclistes et les bus sur une même voie, sans réelle séparation.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table recommande la sécurisation de cette dimension du scénario C.

#### ◆ **Demandes de précision :**

Une table s'interroge sur l'emplacement des arrêts de bus et se demande s'ils seront installés sur les places de stationnements.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	<b>L'ambiance, la spatialité</b>	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant

8

**Huit** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes.

#### ◆ **Atouts :**

Les atouts trouvés par les quelques tables qui se sont exprimées font état d'une bonne répartition des nuisances entre les deux côtés de la voirie, d'une bonne symétrie d'aménagement et d'un nombre d'arbres satisfaisant.

#### ◆ **Limites :**

L'une des tables considère qu'il y a trop d'arbres dans ce scénario.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table évoque la nécessité de prévoir des espaces de jeux pour les enfants.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	<b>Le partage général de l'espace</b>

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Six** tables de participant trouvent le scénario B satisfaisant, au niveau du partage général de l'espace tandis que **deux** le trouvent plutôt satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Les quelques tables qui ont exprimé des atouts pour ce scénario le trouvent bien équilibré et agréable.

#### ◆ **Limites :**

L'une des tables s'est exprimée sur la complexité de la cohabitation entre cyclistes, trottinettes électriques et piétons.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

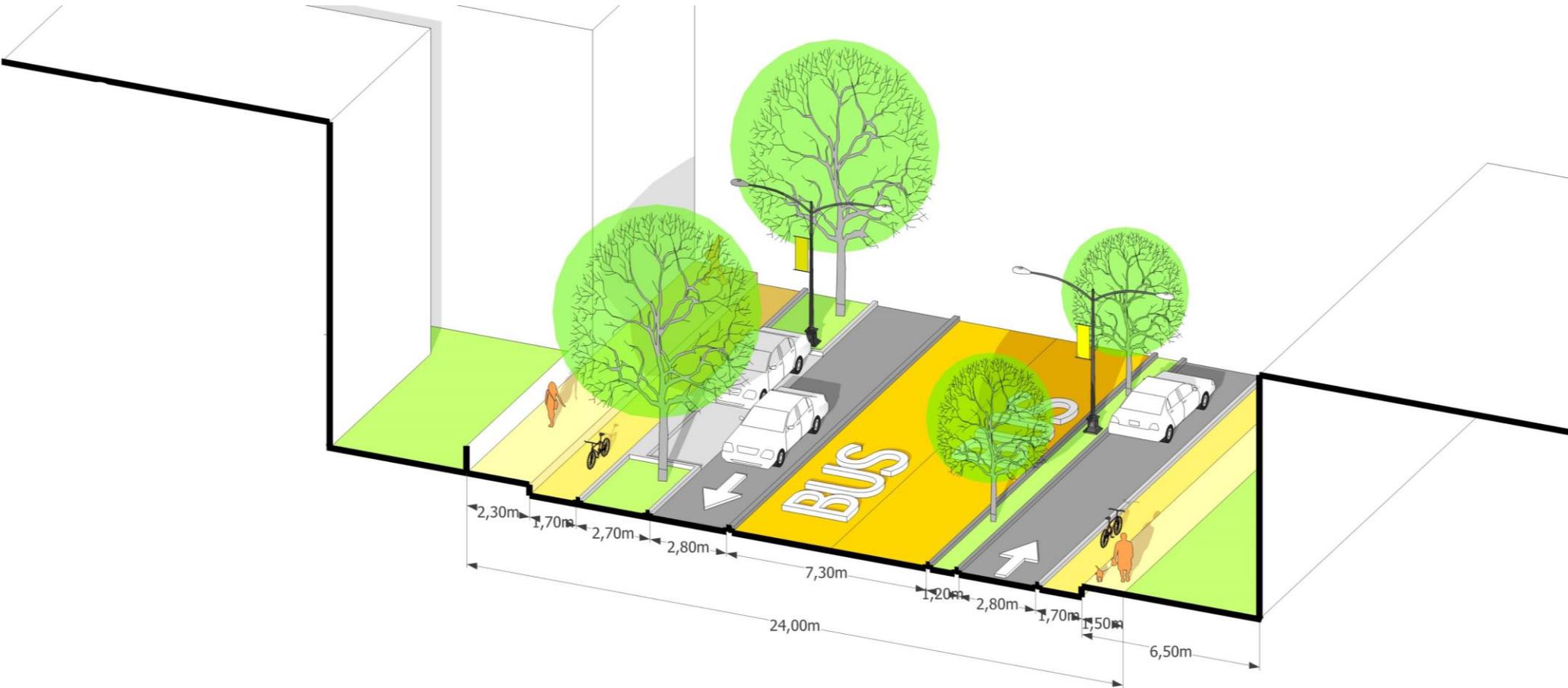
Scénario A

Scénario B

Scénario C

**Scénario D**

- Bus en position centrale et mode circulation alternées



### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
<b>Pour les piétons</b>	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Cinq** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **trois** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **deux** autres le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Pour certaines tables, la traversée piétonne est davantage sécurisée, pour une autre, le trottoir est agréable côté nord (trottoir de 2m30).

#### ◆ **Limites :**

Plusieurs tables trouvent que le boulevard est déséquilibré du fait de la différence de largeur des deux trottoirs.

#### ◆ **Recommandations :**

Les quelques tables qui ont exprimé des recommandations se sont concentrées sur la sécurisation des parcours piétons. Elles proposent de surélever les passages piétons, ou encore de construire des passerelles ou passages souterrains.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	<b>Pour les cyclistes</b>	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Trois** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **six** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis qu'**une** autre le trouve peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Certaines tables trouvent les pistes cyclables sécurisées.

#### ◆ **Limites :**

Plusieurs tables trouvent des limites à ces pistes cyclables. Notamment le fait qu'il faut traverser les voies pour changer de sens ou encore qu'il soit difficile de doubler (du fait de la piste en sens unique et de la séparation physique avec la voie de bus). Une table critique également la proximité de l'une des voies cyclables avec la voie automobile.

#### ◆ **Recommandations :**

Plusieurs tables ont formulé des recommandations. Notamment conserver la piste cyclables existante (et la prolonger jusqu'à Beauregard), mais également des passages protégés pour traverser à vélo.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	<b>Pour les automobilistes</b>	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant ■ Plutôt satisfaisant ■ Peu satisfaisant

6

4

Six tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes tandis que **quatre** tables le trouvent plutôt satisfaisant.

#### ◆ Atouts :

Une table considère comme positif qu'il n'y ait des places de stationnements que d'un côté de la voirie.

#### ◆ Limites :

Plusieurs tables reprochent à ce scénario un manque de stationnement, notamment vu le flux sur cet axe. Une table note en particulier l'absence de place de stationnement pour les riverains et les commerçants. Pour une autre table il y a également un risque que les de circulations se bloquent facilement à cause du fait qu'il n'y a pas de possibilité de doubler dans ce scénario.

#### ◆ Recommandations :

Une table recommande de créer plus de place de stationnement, tandis qu'une autre propose un tunnel pour les voitures.

#### ◆ Demandes de précision :

Une table questionne et s'inquiète du flux de circulation important du fait de la réduction du nombre de voies.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	<b>Pour les usagers de transports en commun</b>	L'ambiance, la spatialité	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Cinq** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **une** table le trouve plutôt satisfaisant tandis que **quatre** autres le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Limites :**

La moitié des tables trouvent des limites à cette disposition des transports collectifs. L'intégralité de ces limites portent sur la sécurité des usagers pour accéder aux arrêts de bus. Ils trouvent dangereux le fait de devoir traverser les voies de circulation.

#### ◆ **Recommandations :**

L'une des tables évoque la nécessité de trouver un moyen sécurisé de permettre l'accès des arrêts de bus aux usagers. Une table propose de mettre en place des services du bus gratuits.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	<b>L'ambiance, la spatialité</b>	Le partage général de l'espace

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Cinq** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **deux** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **deux** autre le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Atouts :**

Une table trouve la disposition des différentes voies dans le scénarios D symétrique.

#### ◆ **Limites :**

Une autre table trouve la disposition des différentes voies dans le scénarios D déséquilibré.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table évoque la nécessité de prévoir des espaces de jeux pour les enfants. Une autre recommande de ne pas planter des arbres trop hauts afin de ne pas cacher la visibilité.

### 3. Les contributions des participants – L'analyse des scénarios

		Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Pour les piétons	Pour les cyclistes	Pour les automobilistes	Pour les usagers de transports en commun	L'ambiance, la spatialité	<b>Le partage général de l'espace</b>

■ Satisfaisant   ■ Plutôt satisfaisant   ■ Peu satisfaisant



**Trois** tables de participant trouvent le scénario A satisfaisant pour les automobilistes, **deux** tables le trouvent plutôt satisfaisant tandis que **trois** autre le trouvent peu satisfaisant.

#### ◆ **Limites :**

Un peu moins de la moitié de tables a formulé des limites. L'une déplore un scénario bancal tandis qu'une autre regrette les stationnements d'un seul côté. Deux tables sont également en désaccord : l'une trouve qu'il n'y a pas assez d'arbre, l'autre qu'il y a en a trop.

#### ◆ **Recommandations :**

Une table précise qu'il s'agit de la « moins mauvaise solution ».

#### ◆ **Demandes de précision :**

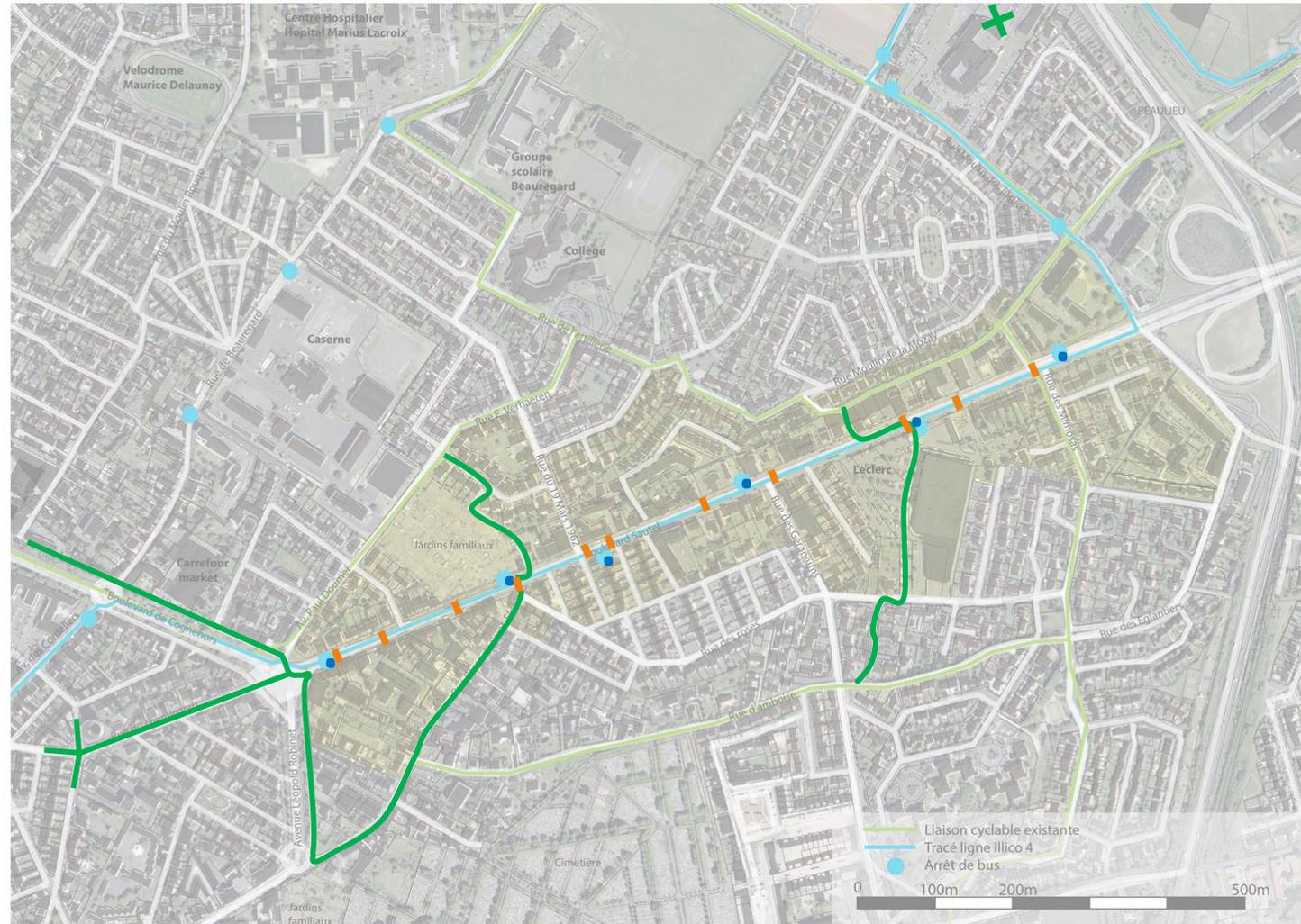
Une table s'inquiète de la circulation des véhicules d'urgence dans ce scénario.

### 3. Les contributions des participants – Plan 1

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.

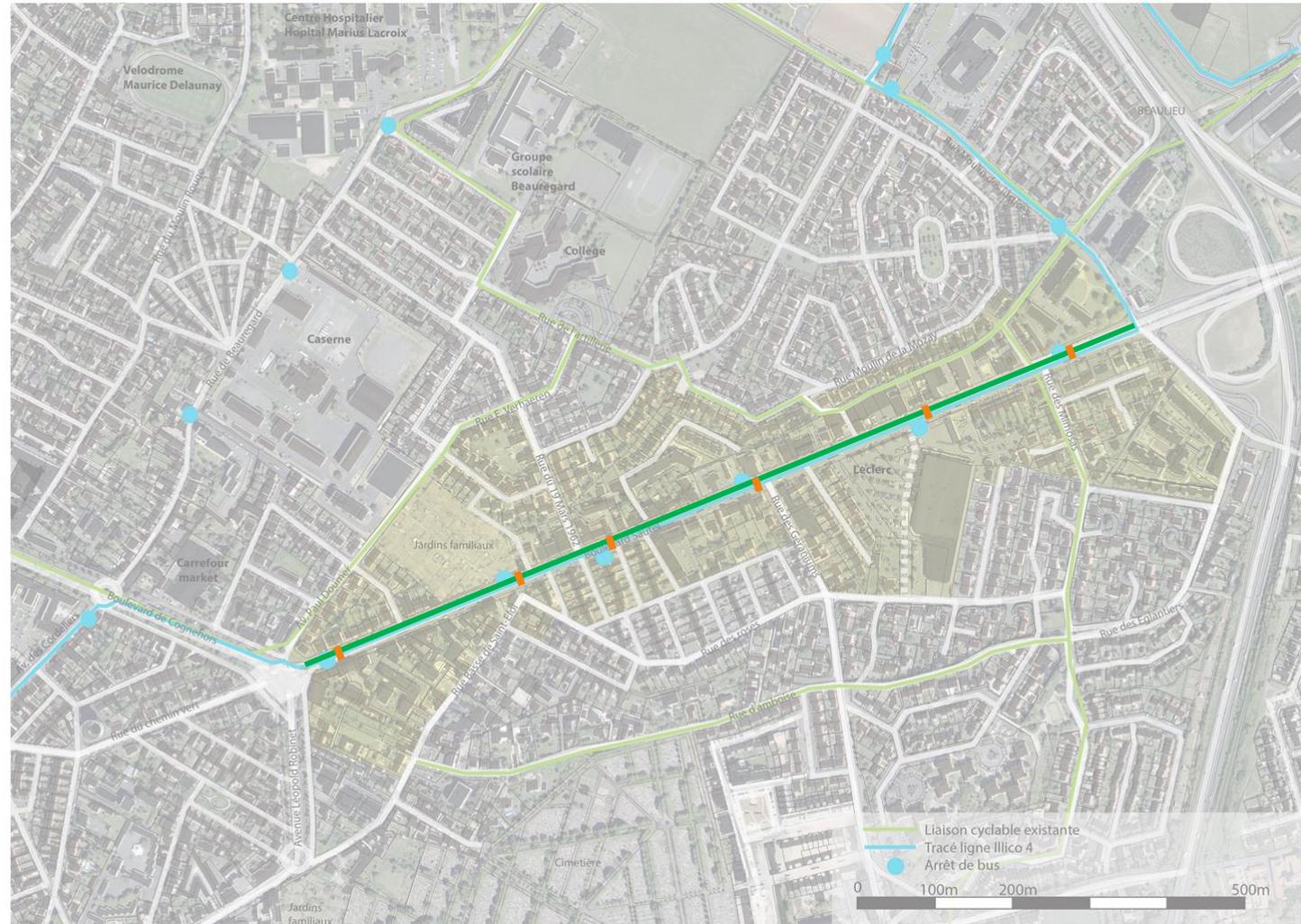


### 3. Les contributions des participants – Plan 2

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.



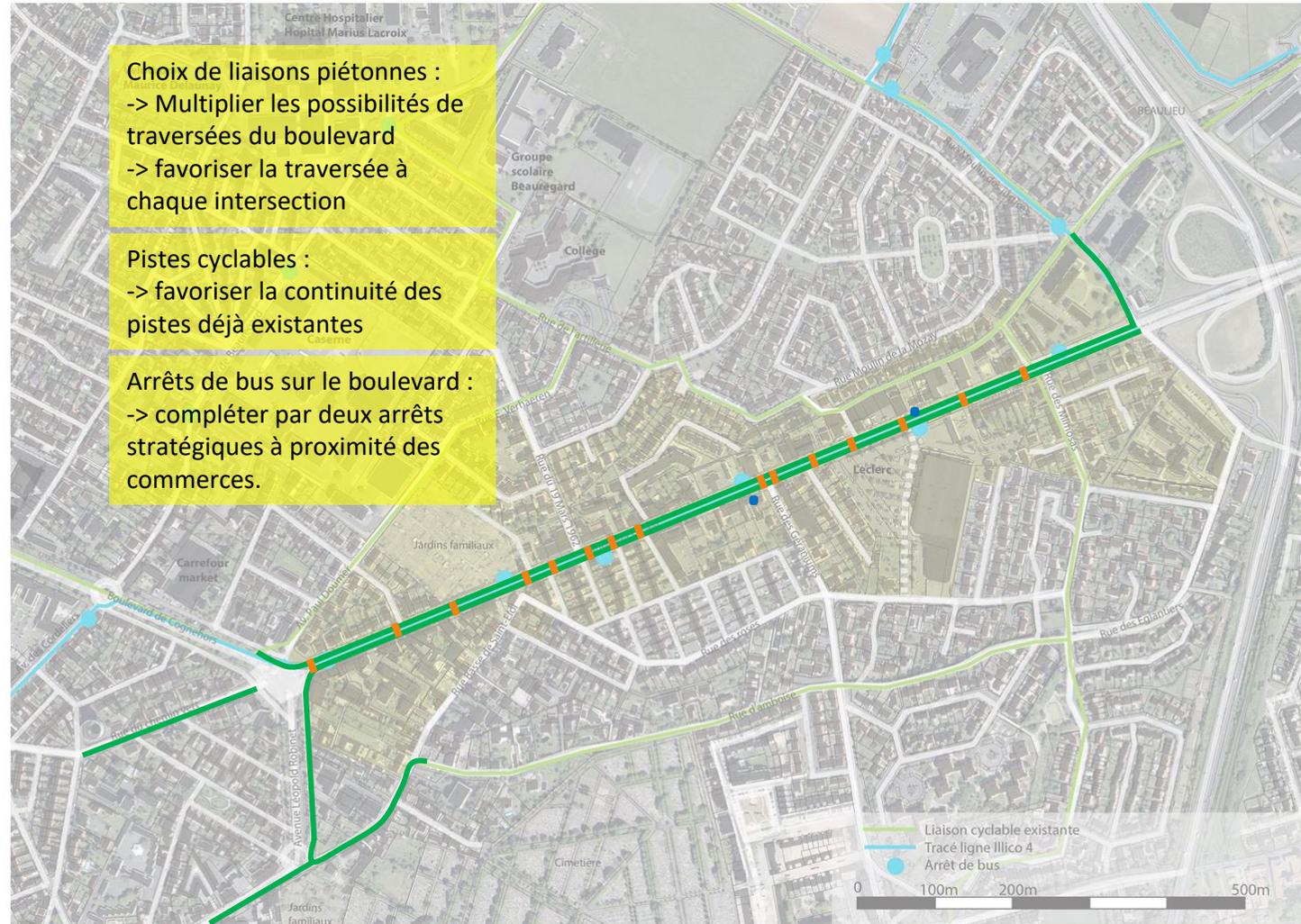


### 3. Les contributions des participants – Plan 4

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.

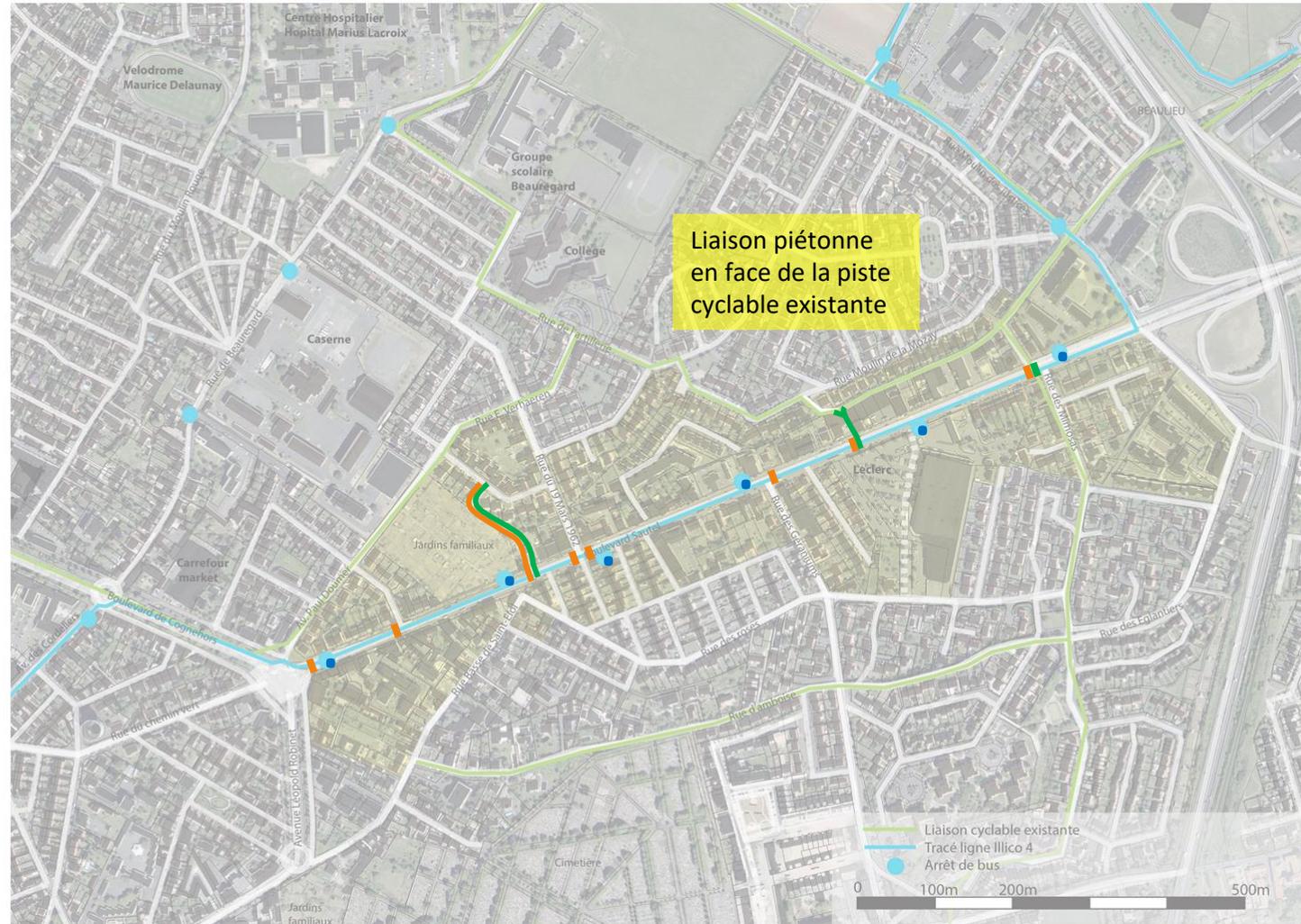


### 3. Les contributions des participants – Plan 5

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.



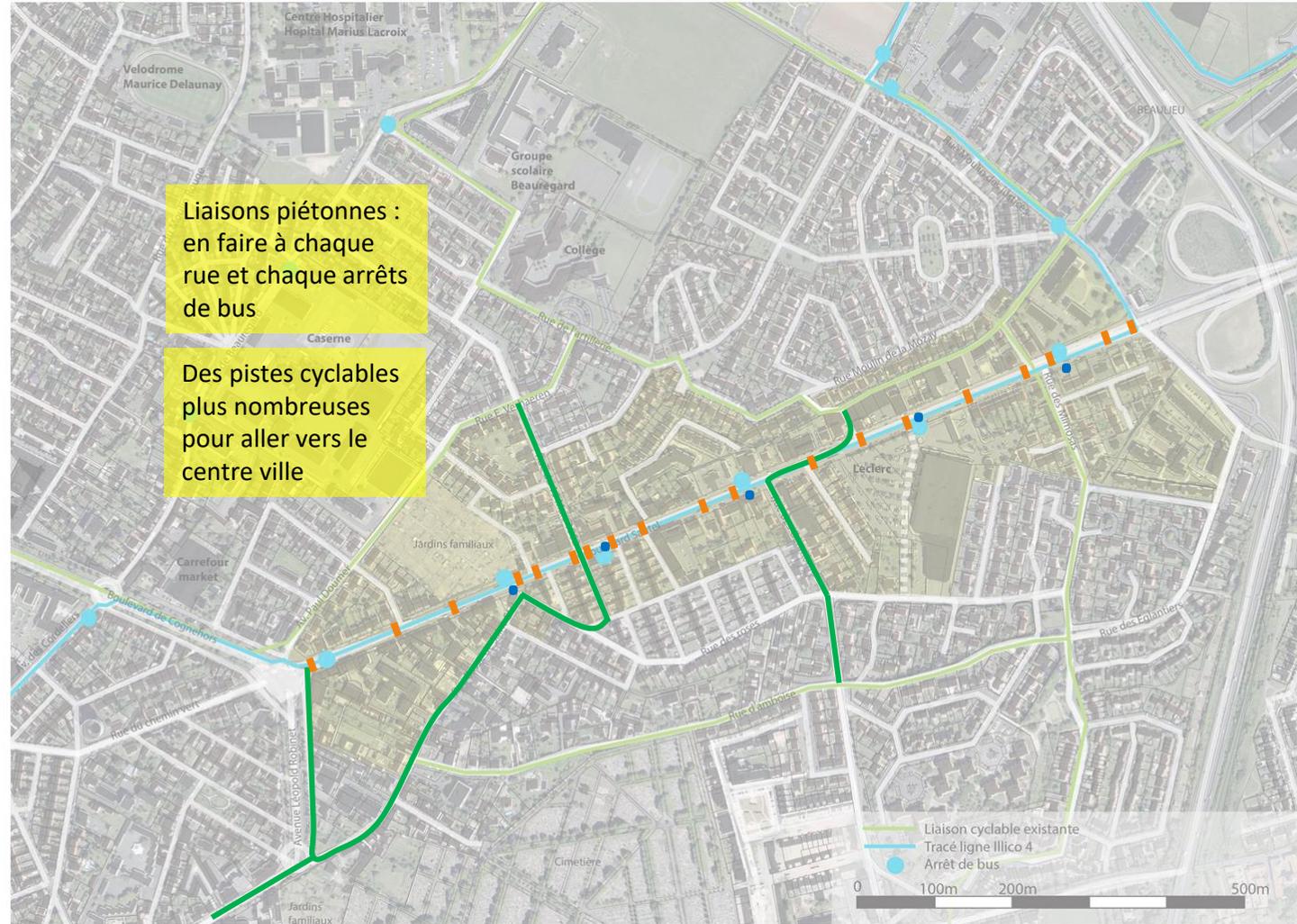
### 3. Les contributions des participants – Plan 6

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.

Pour aller jusqu'à l'hôpital vélo



Vers le port

### 3. Les contributions des participants – Plan 7

Tracez sur le plan A0, les liaisons, les connexions à imaginer en termes de mobilités alternatives, entre le Boulevard et le reste de la Ville.

Pour cela vous disposez de feutres de différentes couleurs:

- Le feutre vert pour indiquer les liaisons cyclables,
- Le feutre orange pour indiquer les liaisons piétonnes
- Le feutre bleu pour nous dire où vous voudriez placer les arrêts de bus.
- A l'aide des post-its à votre disposition, expliquez vos choix de liaisons.

